

Resultatet af debatten kendes ikke på indeværende tidspunkt.

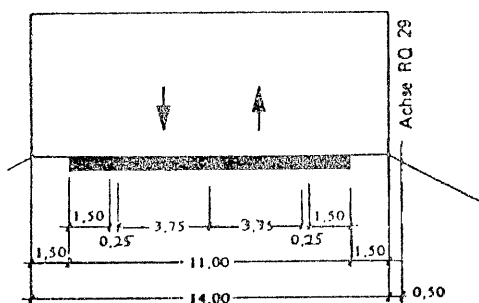
Udover de specielle undersøgelser, der som nævnt udføres i forbindelse med hvert enkelt projekt, kan det generelt oplyses, at trinvis udbygning kun udføres, når behovet for andet trin tidligst indtræder 10-15 år efter færdiggørelse af første trin. Endvidere regnes som generel regel, at en årsdøgntrafik på 15.000, ved en lastbilprocent på 17, er det maksimalt tilladelige på en 2-sporet vej.

I rapporten „Trinvis udbygning af motorveje i „det lille H““ er regnet med en tilladelig trafikintensitet på 15.000 køretøjer pr.

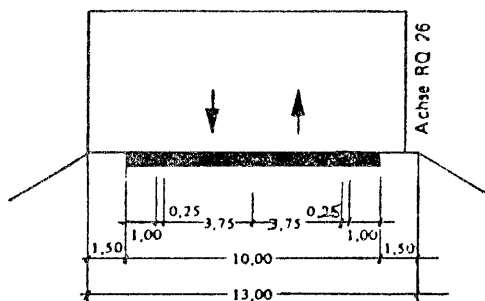
døgn på smalle, 2-sporede motortrafikveje i fladt terræn og med 15 pct. tunge køretøjer. Den tilladelige trafikintensitet er bestemt som 70 pct. af den fysiske kapacitet i en hverdagsspidsstunde omregnet til årsdøgntrafik. Der er således rimelig overensstemmelse mellem de danske og de tyske værdier for smalle 2-sporede motortrafikveje.

Vedrørende anvendte tværprofiler kan oplyses, at der ikke i dag i Tyskland anvendes såkaldte brede, 2-sporede veje. I forbindelse med trinvis udbygning er tværprofilen udformet svarende til en halv motorvej.

Anvendte tværprofiler i første trin:



Motorveje af 1. klasse.



Motorveje af 2. klasse.

Vedrørende de sikkerhedsmæssige spørgsmål kan oplyses, at uheldsfrekvensen på første trin af en motorvej forventes at være ca. 30 pct. højere end på en tilsvarende motorvej. Da første trin af en motorvej forventes at koste ca. 70 pct. af fuld udbygning straks, kan det, under forudsætning af 100 pct. større uheldsfrekvens på de eksisterende veje i forhold til motorveje, beregnes, at der pr. investeret krone ikke er nogen markant sikkerhedsmæssig forskel mellem anvendelse af midler til fuld eller trinvis udbygning. Det skal dog pointeres, at de nævnte tal er gennemsnitsværdier, og at der som nævnt gennemføres særlige undersøgelser for hver enkelt etape, bl. a. med hensyn til sikkerhedsspørgsmål og anlægsomkostninger.

Hastighedsgrænser på disse 2-sporede veje er ca. 100 km/t. Undtagelser (120 km/t) kan tillades.

Ved vedtagelsen af behovsplan og de to

første femårsplaner synes der ikke at have været uenighed mellem de politiske partier i Bundestag om trinvis udbygning af motorvejsnettet. Dette kan formentlig skyldes, at det er de enkelte länder, der til forbundsmyndighederne indstiller, hvilken standard de berørte etaper foreslås udbygget i.

I Tyskland har man ikke registreret problemer med overgange mellem 4-sporede og 2-sporede strækninger. Der findes en teknisk standardplanløsning, men der foreligger endnu ikke materiale om særlige uhelds- og kapacitetsproblemer på sådanne strækninger.

De konkrete delspørgsmål må herefter besvares således:

1. Spørgsmålet afgøres fra sag til sag ligesom i Danmark.
2. Der findes en ved lov vedtaget femårsplan for perioden 1976-80, hvori de